EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA I PRZEMYSU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

Warszawa, dnia 7 czerwca 1966 r. Nr 9 Poz. 40 — 43

TREŚĆ:

Zarządzenia Ministra:

Pismo okólne Ministerstwa:

Komunikat

40.

ZARZĄDZENIE NR 90

MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 28 kwietnia 1966 r.

w sprawie pracowników służb ekonomicznych zatrudnionych w przedsiębiorstwach przemysłowych i budowlano-montażowych

(znak: ZP/3/66)

Na podstawie przepisu § 5 uchwały nr 224 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 1964 r. w sprawie postępu ekonomicznego w gospodarce uspołecznionej i organizacji służb ekonomicznych (Mon. Pol. nr 55, poz. 260) oraz w związku z wytycznymi Przewodniczącego Komitetu Pracy i Płac z dnia 26 listopada 1965 r. w porozumieniu z Zarządami Głównymi Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i Związku Zawodowego Chemików, zarządza się, co następuje:

§ 1. W przedsiębiorstwach przemysłowych i budowlano-montażowych podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych mogą być tworzone następujące stanowiska pracy służby ekonomicznej:

1) w przedsiębiorstwach budowlano-montażowych oraz w przedsiębiorstwach przemysłowych zaliczonych do kategorii „S" i I — zastępca dyrektora — główny ekonomista,
2) w przedsiębiorstwach budowlano-montażowych, w których nie utworzono stanowiska zastępcy dyrektora — głównego ekonomisty oraz w przedsiębiorstwach przemysłowych zaliczonych do II, III i IV kategorii — kierownik działu ekonomicznego, pełniący funkcję głównego ekonomisty.

§ 2.1. Dotychczasową nazwę stanowisk pracy: ekonomista, starszy ekonomista — zastępuje się odpowiednio nazwami: referent ekonomiczny, starszy referent ekonomiczny lub, jeśli funkcje spełniane przez pracownika są ściśle określone — w zależności od specjalności — referent ekonomiczny do spraw...

2. Wymagania w zakresie wykształcenia i stażu pracy dla stanowisk, o których mowa w ust. 1 —
— w przedsiębiorstwach przemysłowych pozostają bez zmian,
— w przedsiębiorstwach budowlano-montażowych obowiązuje dla:

1) starszego referenta ekonomicznego — wyższe wykształcenie ekonomiczne lub prawnicze i 3 lata praktyki w zawodach ekonomicznych lub średnie wykształcenie i 7 lat praktyki w zawodach ekonomicznych,
2) referenta ekonomicznego — wyższe wykształcenie ekonomiczne i 1 rok praktyki w zawodach ekonomicznych lub średnie wykształcenie i 6 lat praktyki w zawodach ekonomicznych.

§ 3. Do stanowisk pracy służby ekonomicznej zalicza się stanowiska:
— wymienione w §§ 1 i 2, oraz
— głównego księgowego, zastępcę głównego księgowego,
— kierownika działu ekonomicznego (kierownika sekcji ekonomicznej, samodzielne stanowisko do spraw ekonomicznych na szczeblu działu),
— rewidenta i starszego rewidenta,
— księgowego, starszego księgowego — w przypadku gdy wymagane kwalifikacje w zakresie wykształcenia i stażu pracy określono w obowiązującym taryfikatorze kwalifikacyjnym jak dla stanowisk: referent ekonomiczny, starszy referent ekonomiczny.

§ 4. Ustala się następujące zasady wynagradzania i wymagania kwalifikacyjne dla pracowników zajmujących stanowiska określone w § 1:

1) zastępca dyrektora — główny ekonomista — wynagrodzenie zasadnicze w wysokości określonej w tabeli płac obowiązującej w przedsiębiorstwie dla naczelnego inżyniera (zastępcy dyrektora do spraw technicznych); wyższe wykształcenie ekonomiczne lub inne wyższe, dające zakres wiadomości i umiejętności wymaganych od służb ekonomicznych i 7 lat praktyki w tym 5 lat na stanowisku kierowniczym lub stanowisku samodzielnym (równorzędnym w jednostkach wyższego szczebla organizacyjnego w służbie ekonomicznej) lub średnie wykształcenie ekonomiczne lub inne średnie, dające zakres wiadomości i umiejętności, wymaganych od służb ekonomicznych i 10 lat praktyki w tym 7 lat praktyki na stanowisku kierowniczym w służbie ekonomicznej;

2) kierownik działu ekonomicznego pełniący funkcję głównego ekonomisty — wynagrodzenie zasadnicze w wysokości określonej w tabeli płac obowiązującej w przedsiębiorstwie dla naczelnego inżyniera (zastępcy dyrektora do spraw technicznych); wyższe wykształcenie ekonomiczne lub inne wyższe, dające zakres wiadomości i umiejętności, wymaganych od służb ekonomicznych i 7 lat praktyki w tym 4 lata praktyki na stanowisku kierowniczym w służbie ekonomicznej lub średnie wykształcenie ekonomiczne lub inne średnie, dające zakres wiadomości i umiejętności wymaganych od służb ekonomicznych i 10 lat praktyki w tym 7 lat praktyki na stanowisku kierowniczym w służbie ekonomicznej.

§ 5. Pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w § 1 zalicza się w zakresie premiowania —
— w przedsiębiorstwach budowlano-montażowych do grupy kierownictwa przedsiębiorstwa,
— w przedsiębiorstwach przemysłowych do grupy pracowników premiowanych z pierwszej części funduszu premiowego.

§ 6.1. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 1966 r.

2. W zakresie uregulowanym niniejszym zarządzeniem tracą moc przepisy zarządzenia nr 154 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 21 kwietnia 1965 r. w sprawie postępu ekonomicznego i organizacji służb ekonomicznych (Dz. Urz. MBiPMB nr 7, poz. 32).

MINISTER
M. Olewiński

41.

ZARZĄDZENIE NR 92

MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 28 kwietnia 1966 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie udziału jednostek Resortu w Międzynarodowych Targach Poznańskich

(znak: OT6-615/124/66)

W związku z uchwałą nr 1060 Prezydium Rządu z dnia 31 grudnia 1955 r. w sprawie XXV Międzynarodowych Targów Poznańskich, zarządzeniem nr 213 Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1956 r. w sprawie Międzynarodowych Targów Poznańskich, zarządzeniem nr 68 Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 2 listopada 1961 r. w sprawie organizacji Międzynarodowych Targów Poznańskich zmienionym zarządzeniem nr 91 Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 29 grudnia 1962 r. oraz zarządzeniem nr 43 Ministra Finansów z dnia 5 marca 1962 r. w sprawie finansowania udziału wystawców krajowych w Międzynarodowych Targach Poznańskich — zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 43 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 13 lutego 1963 r. (Dz. Urz. MBiPMB nr 3, poz. 11) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 1 ust. 5 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) opracowanie dla Komitetu sprawozdania z Targów, wniosków na następne Targi i złożenie w sekcji w ostatnim dniu trwania imprezy (Targów)".

2) § 2 ust. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) opracowania sprawozdania z udziału w Międzynarodowych Targach Poznańskich oraz wniosków na Targi następne i przesłania ich właściwym komitetom branżowym oraz Departamentowi Obrotu Towarowego w terminie 14 dni od zakończenia imprezy",

3) regulamin *), o którym mowa w § 6, ust. 1 otrzymuje brzmienie zgodne z załącznikiem do niniejszego zarządzenia,

4) § 7 otrzymuje brzmienie:
„§ 7. Koordynację prac związanych z udziałem jednostek resortu w Międzynarodowych Targach Poznańskich powierza się Dyrektorowi Departamentu Obrotu Towarowego, który będzie składał Ministrowi sprawozdanie z udziału w Międzynarodowych Targach Poznańskich w terminie do dnia 15 lipca każdego roku".

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 16 maja 1966 r.

MINISTER
M. Olewiński

Załącznik do zarządzenia nr 92 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 28 kwietnia 1966 r.

Regulamin

działania Komitetu Branżowego Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych do Spraw Międzynarodowych Targów Poznańskich

Komitet Branżowy Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych działa na podstawie zarządzenia nr 68 Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 2 listopada 1961 r. w sprawie organizacji Międzynarodowych Targów Poznańskich i zarządzenia nr 91 Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 29 grudnia 1962 r. zmieniającego zarządzenie nr 68 Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 2 listopada 1961 r. w sprawie organizacji Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz pisma okólnego nr 5/61 RT Prezesa Polskiej Izby Handlu Zagranicznego z dnia 11 listopada 1961 r. w sprawie ogólnych zasad organizacyjnych Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz pisma okólnego nr 7/63T Prezesa Polskiej Izby Handlu Zagranicznego z dnia 19 listopada 1963 r. w sprawie ogólnych zasad organizacji Międzynarodowych Targów Poznańskich.

§ 1.1. Komitet Branżowy Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych zwany dalej „Komitetem", zrzesza wystawców eksportujących:
— usługi w zakresie budownictwa,
— kompletne obiekty przemysłu materiałów budowlanych,
— wyroby pochodzenia mineralnego, oraz
— przedsiębiorstwa handlu zagranicznego.

2. Komitet działa przy Ministerstwie Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w Warszawie, ul. Wspólna 2.

§ 2. Do zadań Komitetu należy:
1) opracowanie wewnętrznego regulaminu Komitetu,
2) opracowanie programu ekspozycji, w porozumieniu z Pełnomocnikiem Ministra Handlu Zagranicznego do spraw Międzynarodowych Targów Poznańskich (MTP),
3) ustalenie zakresu, wielkości i formy ekspozycji,
4) opracowanie zbiorczej listy eksponatów i zatwierdzenie jej w Komisji Towarowej,
5) wytypowanie projektantów,
6) zatwierdzanie scenariuszy, opiniowanie projektów architektonicznych, graficznych i etalaży pod względem merytorycznym i zatwierdzanie ich w Komisji Rzeczoznawców do spraw architektury i grafiki MTP,
7) opracowanie i uzyskanie zatwierdzenia preliminarzy finansowych zgodnie z trybem przewidzianym w zarządzeniu nr 43 Ministra Finansów z dnia 5 marca 1962 r. w sprawie finansowania udziału wystawców krajowych i MTP,
8) opracowanie harmonogramu prac Komitetu,
9) nadzór nad przebiegiem prac związanych z realizacją, obsługą i likwidacją ekspozycji na MTP,
10) zorganizowanie obsługi technicznej i informacyjnej,

---

*) nie publikowany.

11) opracowanie i zatwierdzenie wykonania preliminarza finansowego Komitetu oraz rozliczenie kosztów udziału w MTP,
12) opracowanie sprawozdania z działalności Komitetu i wniosków na następne Targi.

§ 3.1. Członkami Komitetu są:
1) przedstawiciel Departamentu Obrotu Towarowego i przedstawiciel Departamentu Planowania i Produkcji Przemysłu Materiałów Budowlanych — Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych,
2) pełnomocnicy do spraw MTP wyznaczeni przez zjednoczenia Resortu Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych,
3) pełnomocnicy do spraw MTP równorzędnych jednostek organizacyjnych innych resortów, organizujący stoiska w ramach ekspozycji Komitetu Branżowego Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych,
4) pełnomocnicy lub przedstawiciele właściwych branżowych przedsiębiorstw handlu zagranicznego.

2. Pełnomocnicy i przedstawiciele wystawców oraz przedsiębiorstw handlu zagranicznego działają w Komitecie na podstawie pisemnego upoważnienia.

3. Pełnomocnicy i przedstawiciele wystawców nie mogą być odwołani w okresie organizacji, trwania i likwidacji Targów bez podania ważnych powodów.

§ 4.1. Członkowie Komitetu mają prawo do:
1) uczestniczenia w plenarnych zebraniach Komitetu,
2) uczestniczenia w branżowych zebraniach sekcji,
3) czynnego i biernego prawa wyborczego do władz Komitetu, powoływanych w drodze wyborów,
4) korzystania z pomocy władz Komitetu w zakresie spraw organizacyjnych,
5) występowania do władz Komitetu w przypadkach nieuzasadnionego naruszenia praw członków Komitetu.

2. Członkowie Komitetu mają obowiązek:
1) dbania o właściwe i terminowe wykonanie prac i zadań reprezentowanych przez siebie przedsiębiorstw i zjednoczeń, a wynikających z udziału w MTP,
2) stosowania się do niniejszego regulaminu oraz uchwał i decyzji władz Komitetu.

§ 5. Władzami Komitetu są:
1) plenarne zebranie członków Komitetu,
2) Prezydium Komitetu.

§ 6.1. W plenarnym zebraniu członków Komitetu biorą udział pełnomocnicy do spraw MTP, wyznaczeni przez jednostki organizacyjne wymienione w § 3.

2. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów w głosowaniu jawnym i bezpośrednim. Do ważności uchwał Komitetu konieczna jest obecność co najmniej połowy ogólnej ilości członków.

3. Do kompetencji plenarnego zebrania należy:
1) uchwalenie regulaminu działania Komitetu,
2) rozpatrywanie spraw zgłoszonych przez poszczególne sekcje lub Prezydium,
3) rozpatrywanie i przyjmowanie sprawozdania rzeczowego i finansowego Komitetu,

§ 7.1. Prezydium Komitetu składa się z:
1) przewodniczącego Komitetu
2) zastępców przewodniczącego,
3) przewodniczących sekcji,
4) pełnomocników central handlu zagranicznego.

2. Przewodniczącego Komitetu mianuje Minister Handlu Zagranicznego na wniosek Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

3. Stanowisko jednego z zastępców przewodniczącego do spraw handlowych rezerwuje się dla przedstawiciela przedsiębiorstwa handlu zagranicznego.

4. Tworzy się stanowisko drugiego zastępcy przewodniczącego Komitetu Branżowego do Spraw Technicznych z siedzibą w Poznaniu.

5. Posiedzenie prezydium Komitetu zwołuje przewodniczący Komitetu lub jeden z jego zastępców.

6. Do kompetencji prezydium Komitetu należy:
1) zwoływanie plenarnych posiedzeń Komitetu i ustalanie porządku obrad,
2) ustalanie ilości i przynależności członków Komitetu do poszczególnych sekcji,
3) opiniowanie preliminarzy kosztów sekcji,
4) zatwierdzanie listy eksponatów,
5) wybór projektantów architektury i grafiki,
6) zatwierdzanie scenariuszy szczegółowych,
7) nadzór nad pracą sekcji branżowych,
8) rozdział powierzchni targowej dla poszczególnych sekcji,
9) wydawanie zarządzeń i instrukcji w sprawach organizacji ekspozycji towarowej,
10) nadzór nad przebiegiem prac związanych z przygotowaniem ekspozycji,
11) rozdział nagród.

7. Prezydium Komitetu ustala podział pracy pomiędzy swoich członków.

8. Sekretariat Komitetu prowadzi wyznaczony przez Prezydium Sekretarz Komitetu.

9. W posiedzeniach Komitetu (Prezydium Komitetu, sekcji branżowych) poza członkami Komitetu mogą brać udział osoby zaproszone z głosem doradczym.

§ 8.1. Sekcje branżowe są zespołami roboczymi Komitetu.

2. Pracami sekcji kierują przewodniczący sekcji, wybrani na posiedzeniu sekcji lub wyznaczeni przez dyrektora zjednoczenia o ile zakres sekcji pokrywa się z zakresem działania zjednoczenia.

3. Posiedzenia sekcji branżowej odbywają się w miarę potrzeby. Posiedzenia zwołuje przewodniczący sekcji.

4. Do zadań sekcji branżowej należy organizacja, eksploatacja i likwidacja ekspozycji danej branży na przydzielonym terenie targowym, według wytycznych otrzymanych z Prezydium Komitetu.

5. Do zakresu działania sekcji branżowej należy:
1) opracowanie preliminarza finansowego sekcji,
2) opracowanie list towarowych,
3) rozdział powierzchni targowej pomiędzy poszczególnych wystawców,
4) zatwierdzenie rozliczeń kosztów w ramach sekcji,
5) opracowanie programu ekspozycji,
6) współpraca z projektantami obudowy stoisk,
7) opiniowanie projektów architektury i grafiki stoisk,
8) organizowanie dostaw, montażu i etalażu eksponatów,
9) organizacja obsługi technicznej stoisk,
10) nadzór nad wykonawstwem obudowy stoisk,
11) współpraca z zastępcą przewodniczącego do spraw technicznych i zastępcą przewodniczącego do spraw handlowych,
12) opracowanie sprawozdania końcowego z każdej imprezy w terminie 7 dni od dnia zakończenia Targów,
13) wykonywanie innych prac zleconych przez Prezydium Komitetu w zakresie udziału w MTP.

§ 9.1. Rozliczeniowo-finansową stroną działalności Komitetu Branżowego zajmuje się Departament Administracyjno-Budżetowy Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

2. Zatwierdzony przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych preliminarz wydatków na pokrycie kosztów udziału w MTP jest podstawą działalności finansowej Komitetu Branżowego.

3. Zaliczkowe wypłaty wystawców i przedsiębiorstw handlu zagranicznego, których wysokość ustalają sekcje proporcjonalnie do zajmowanej przez wystawców powierzchni, stanowią środki finansowe Komitetu Branżowego. Wysokość wpłat zaliczkowych równa się sumie zatwierdzonego preliminarza.

4. Sekcje ustalają wysokość wpłat zaliczkowych dla wystawców nie reprezentowanych w Komitecie Branżowym według zasad określonych w odnośnych zarządzeniach.

5. Wypłaty z rachunku Komitetu Branżowego następują na zlecenie jednostki finansującej, w wyniku decyzji Przewodniczącego Komitetu Branżowego i przewodniczącego właściwej sekcji lub przedstawiciela centrali handlu zagranicznego.

6. Za udział w posiedzeniach komitetu branżowego odbywających się w godzinach pozasłużbowych przysługuje wynagrodzenie — 57 zł dla przewodniczącego i 38 zł dla członków. Wynagrodzenie przewidziane dla przewodniczącego przysługuje także przewodniczącym sekcji branżowych, za przewodniczenie na posiedzeniach sekcji.

§ 10. Komitet Branżowy nie posiada osobowości prawnej, a interesy jego reprezentuje Departament Obrotu Towarowego i Departament Administracyjno-Budżetowy Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Warszawa, ul. Wspólna 2.

42.

ZRZĄDZENIE Nr 95

MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 5 maja 1966 r.

w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego i zaplecza technicznego tego transportu resortu budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych

(znak: TR1-0681-20/66)

W wykonaniu § 1 ust. 2 uchwały nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego (Mon. Pol. nr 71, poz. 334) oraz w związku z zarządzeniami Ministra Komunikacji: z dnia 20 lipca 1965 r. w sprawie prowadzenia gospodarstwa samochodowego i zakładu transportu samochodowego oraz technologicznego i specjalizowanego transportu samochodowego (Mon. Pol. nr 39, poz. 220) i z dnia 25 października 1965 r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego (Mon. Pol. nr 59, poz. 305), zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się jako obowiązujące w jednostkach organizacyjnych podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz przez niego nadzorowanych — „Wytyczne organizacji transportu samochodowego i zaplecza technicznego transportu", stanowiące załącznik do zarządzenia.

§ 2. Dyrektorzy zainteresowanych zjednoczeń podejmą niezwłocznie działanie dla zorganizowania transportu samochodowego oraz zaplecza technicznego transportu, według zasad określonych w zarządzeniu.

§ 3. Przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe są zobowiązane do:
— pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych resortowych jednostek budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, które w myśl Wytycznych, wymienionych w § 1, nie będą posiadały własnych środków transportu,
— rozszerzenia obsługi przewozowej w stosunku do pozaresortowych jednostek budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych w zakresie określonym w Wytycznych.

§ 4. Jednostki organizacyjne, które w myśl Wytycznych nie będą mogły prowadzić własnego transportu samochodowego, przekażą środki transportu wraz z posiadanym zapleczem technicznym i innymi środkami służącymi dla celów transportu jednostkom przejmującym kompleksową obsługę przewozową.

§ 5. Przekazywanie środków trwałych, o których mowa w § 4 następuje w trybie § 6 uchwały nr 287 Rady Ministrów, wymienionej we wstępie.

§ 6. Tracą moc przepisy instrukcji w sprawie organizacyjnego i technicznego usprawnienia gospodarki niektórymi środkami trwałymi, stanowiącej załącznik nr 1 do zarządzenia nr 158 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 9 kwietnia 1962 r. (Dz. Urz. MBiPMB nr 6, poz. 20 i nr 11, poz. 45) zawarte w dziale II ust. 1 — w odniesieniu do zagadnień transportowych, w dziale II ust. 2 w całości oraz w dziale III ust. 2.1 w całości.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1966 r.

MINISTER
M. Olewiński

Załącznik do zarządzenia nr 95 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 5 maja 1966 r.

Wytyczne organizacji transportu samochodowego i zaplecza technicznego tego transportu resortu budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych

I Ogólne zasady organizacji transportu samochodowego

1. W resorcie budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych rozróżnia się 4 rodzaje transportu:

a) transport ogólny — obejmujący wszelkie przewozy osób i ładunków, z wyjątkiem przewozu wykonywanego przez transport specjalizowany,

b) transport specjalizowany — obejmujący określone rodzaje przewozu wymagającego odpowiednio dostosowanego taboru i urządzeń pomocniczych, a w szczególności taboru:
— o nadwoziach lub podwoziach trwale przystosowanych do przewozu określonego rodzaju ładunku, jak cement luzem, wielkowymiarowe elementy prefabrykowane, płynne betony itp.,
— używanego do transportu ładunków wymagających specjalizowanych form lub warunków i metod przewozu, jak materiały wybuchowe, łatwopalne, radioaktywne, o wyjątkowo dużym ciężarze jednostkowym itp.,
— używanego do transportu ładunków wymagających specjalnej ostrożności w przewozie, jak aparatura techniczna, szkło przewożone luzem itp.;

c) transport technologiczny wykonywany pojazdami samochodowymi:
— uczestniczącymi w porcesach produkcji budowlanej,
— stanowiącymi zespoły z koparkami,
— dowożącymi urobek z własnych kopalń surowców mineralnych do agregatów produkcyjnych,
— zatrudnionymi w transporcie wewnątrzzakładowym;

d) transport gospodarczy i specjalny wykonywany pojazdami samochodowymi:
— o ładowności do 1,5 tony,
— ciągnikami typu rolniczego,
— trwale przystosowanymi do wykonywania innych funkcji niż przewóz ładunków, jak samochody warsztatowe, wystawy, gabinety lekarskie, rentgenologiczne, przeciwpożarowe itp.,
— przeznaczonymi do przewozu osób, jak samochody osobowe, autobusy, mikrobusy.

2. Podstawową zasadą organizacji transportu jest koncentracja środków transportu w przedsiębiorstwach, zakładach i gospodarstwach transportu samochodowego.

3. Transport samochodowy może występować w następujących formach organizacyjnych:
— przedsiębiorstwa transportowe,
— przedsiębiorstwa transportowo-sprzętowe,
— zakłady transportu samochodowego,
— gospodarstwa samochodowe,
— transport niezorganizowany w formie wymienionych wyżej jednostek.

4. Przedsiębiorstwa transportowe są jednostkami organizacyjnymi, których działalnością podstawową jest zarobkowe świadczenie usług przewozowych, przeładunkowych i z zakresu spedycji branżowej.

Usługi te świadczone są własnymi lub wynajętymi środkami transportu samochodowego, własnymi robotnikami, własnymi lub wynajętymi urządzeniami do mechanizacji robót ładunkowych.

Przedsiębiorstwa transportowe świadczą usługi z zakresu wszystkich rodzajów transportu, o których mowa w ust. 1.

5. Przedsiębiorstwa transportowo-sprzętowe prowadzą działalność transportową jak w ust. 4, a ponadto świadczą usługi własnym zmechanizowanym sprzętem do robót ziemnych.

Do przedsiębiorstw transportowo-sprzętowych zalicza się te przedsiębiorstwa, w których zakres świadczonych usług transportowych jest przeważający, a ich działalność jest zaliczona do działu gospodarki „transport".

Przedsiębiorstwa transportowo-sprzętowe za usługi sprzętowe rozliczają się według cennika usług lub najmu sprzętu budowlanego, a nie jak za roboty budowlano-montażowe.

6. Zakładami transportu samochodowego są działające przy przedsiębiorstwach budowlanych, przemysłowych lub innych, jednostki posiadające powyżej 75 pojazdów samochodowych, a w szczególnych przypadkach więcej niż 40 pojazdów, prowadzone według zasad określonych w § 2 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia.

7. Gospodarstwami samochodowymi są działające przy przedsiębiorstwach budowlanych, przemysłowych lub innych, jednostki posiadające powyżej 25 samochodów, prowadzone według zasad określanych w § 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia.

8. Zakłady transportu samochodowego i gospodarstwa samochodowe zobowiązane są prowadzić rozrachunek gospodarczy według zasad kreślonych zarządzeniem Ministra Finansów z dnia 7 czerwca 1965 r. w sprawie zasad ewidencji kosztów gospodarstw samochodowych w przedsiębiorstwach i instytucjach nietransportowych (Mon. Pol. nr 32 poz. 175).

9. W zakładach transportu samochodowego i gospodarstwach samochodowych działających przy przedsiębiorstwach budowlanych, przemysłowych i innych grupuje się łącznie wszystkie rodzaje transportu, do prowadzenia których przedsiębiorstwa są upoważnione.

10. Przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe powinny działać przy terytorialnych zjednoczeniach budownictwa, a przy zjednoczeniach budownictwa o ogólnokrajowym zasięgu działania, jak Zjednoczenie Przedsiębiorstw Budowy Elektrowni i Przemysłu, Zjednoczenie Budownictwa Zakładów Chemicznych — tylko w rejonach trwałej i dużej koncentracji zadań.

Niezależnie od podporządkowania organizacyjnego przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe kompleksowo obsługują w rejonie swojego działania wszystkie jednostki organizacyjne podległe i nadzorowane przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

11. Przedsiębiorstwa transportowe mogą być również powoływane, jako jednostki transportu specjalizowanego przy określonych zjednoczeniach przemysłu materiałów budowlanych dla świadczenia usług na rzecz zaopatrzenia budownictwa.

II Szczegółowe zasady organizacji transportu samochodowego

1. Przedsiębiorstwa transportowe lub transportowo-sprzętowe stanowią docelową formę organizacyjną we wszystkich terytorialnych zjednoczeniach budownictwa oraz zjednoczeniach budownictwa przemysłowego o ogólnokrajowym zasięgu działania w rejonach dużego nasilenia zadań.

2. W razie znacznego zmniejszenia się zadań zjednoczeń budownictwa przemysłowego o ogólnokrajowym zasięgu działania, w rejonie działania ich przedsiębiorstw transportowych lub zakończenia robót w tym rejonie, przedsiębiorstwa transportowe przechodzą do zgrupowania przedsiębiorstw transportowych terytorialnych zjednoczeń budownictwa.

3. Przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe powinny działać jako jednostki wielozakładowe posiadające oddziały i inne placówki terenowe.

4. Docelowo przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe przejmą kompleksową obsługę w zakresie transportu ogólnego przedsiębiorstw przemysłu materiałów budowlanych, w których przewidziane jest pozostawienie transportu specjalizowanego i technologicznego.

Obsługę pozostałych przedsiębiorstw i zakładów budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych przejmą przedsiębiorstwa transportowe lub transportowo-sprzętowe w zakresie wszystkich rodzajów transportu.

5. Rejon działania przedsiębiorstw transportowych i transportowo-sprzętowych powinien obejmować teren województwa, w którym ma siedzibę terytorialne zjednoczenie budownictwa, o ile na terenie tego województwa działa tylko jedno przedsiębiorstwo transportowe lub określoną część województwa, jeżeli działa więcej niż jedno przedsiębiorstwo transportowe.

Rejon działania przedsiębiorstw transportowych budownictwa specjalistycznego może obejmować 2—3 sąsiadujących województw, o ile na terenie tych województw działają przedsiębiorstwa budownictwa specjalistycznego — dla obsługi których dane przedsiębiorstwo zostało powołane.

6. Przedsiębiorstwa transportowe lub transportowo-sprzętowe mają obowiązek działać jako jednostki transportu branżowego o międzyresortowym zasięgu działania w zakresie:
— obsługi transportowej wszystkich podwykonawców na budowach objętych generalnym wykonawstwem przez jednostki organizacyjne resortu,
— przewozów materiałów budowlanych w relacjach bezpośrednich pomiędzy dostawcami, a odbiorcami z zakładów objętych przewozami scentralizowanymi,
— innych scentralizowanych form przewozu wymagających specjalizowanych środków lub metod przewozu, jak np. przewozy sproszkowanych materiałów luzem, szkła płaskiego bez opakowania itp.,
— przewozów maszyn i urządzeń budowlanych wymagających użycia specjalizowanych niskopodwoziowych środków transportu,
— innych przewozów — w ramach występujących nadwyżek zdolności przewozowej.

7. Zaleca się szersze niż dotychczas korzystanie z usług PKS, przede wszystkim w przewozach międzyosiedlowych i na terenach oddalonych od siedziby i placówek terenowych przedsiębiorstw transportowych i transportowo-sprzętowych. W szczególności powinny zostać przekazane przedsiębiorstwom Państwowej Komunikacji Samochodowej przewozy pracownicze.

8. Niestacjonarne maszyny i urządzenia do mechanizacji robót ładunkowych w obsłudze środków transportu dalekiego, powinny być w budownictwie zgrupowane w przedsiębiorstwach transportowych.

9. Transport ogólny prowadzić mogą:
— zakłady transportu samochodowego, gospodarstwa samochodowe lub transport niezorganizowany niebudowlanych jed-

nostek organizacyjnych resortu w przypadkach geograficznego położenia, uniemożliwiającego korzystanie z transportu branżowego lub publicznego,
— zakłady transportu samochodowego i gospodarstwa samochodowe grupujące podstawowe środki transportu technologicznego lub specjalizowanego.

10. Transport specjalizowany prowadzić mogą w formie zakładów transportu samochodowego lub gospodarstw samochodowych bądź też jako transport niezorganizowany w razie występowania takich potrzeb:
— przedsiębiorstwa instalacji przemysłowych i sanitarnych,
— przedsiębiorstwa robót elektromontażowych,
— przedsiębiorstwa budowy pieców przemysłowych,
— przedsiębiorstwa konstrukcji stalowych i urządzeń przemysłowych,
— zakłady przemysłu materiałów budowlanych i inne niebudowlane jednostki organizacyjne resortu.

11. Transport technologiczny prowadzić mogą w formie zakładów transportu samochodowego lub gospodarstw samochodowych bądź też jako transport niezorganizowany w razie występowania takich potrzeb:
— przedsiębiorstwa sprzętowe,
— przedsiębiorstwa zmechanizowanych robót ziemnych,
— przedsiębiorstwa robót geologiczno-poszukiwawczych itp.,
— przedsiębiorstwa budownictwa wodno-inżynieryjnego,
— przedsiębiorstwa robót inżynieryjnych w zakresie samochodów wywrotek pracujących w stałych zespołach z koparkami,
— zakłady przemysłu materiałów budowlanych dla celów wydobycia i transportu surowca z własnej produkcji do agregatów produkcyjnych,
— zakłady przemysłu materiałów budowlanych i inne niebudowlane jednostki organizacyjne resortu dla celów transportu wewnątrzzakładowego.

12. Transport gospodarczy może być prowadzony przez wszystkie jednostki resortu budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych w formie gospodarstw samochodowych lub transportu niezorganizowanego.

13. Przedsiębiorstwa transportowe, transportowo-sprzętowe oraz zakłady transportu samochodowego mają obowiązek uczestniczenia w porozumieniach terenowo-branżowych transportu samochodowego.

III Ogólne zasady organizacji zaplecza technicznego transportu

1. Rozróżnia się następujące formy obsługowo-naprawcze zaplecza technicznego transportu samochodowego:
a) publiczne zaplecze techniczne transportu samochodowego, z którego usług powinny korzystać jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w zakresie:
— wykonywania napraw głównych pojazdów samochodowych i ich zespołów,
— wykonywania planowo-zapobiegawczych obsług technicznych i napraw pojazdów samochodowych (określonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1963 r. w sprawie planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i napraw pojazdów samochodowych i przyczep Mon. Pol. z 1964 r. nr 6, poz. 28 i nr 60, poz. 281 oraz z 1965 r. nr 59, poz. 305) w przypadku braku własnego zaplecza technicznego transportu,
— dokonywania przeglądów gwarancyjnych i napraw reklamacyjnych nowych pojazdów samochodowych i po naprawie głównej — tylko w odniesieniu do tych jednostek organizacyjnych resortu, które nie posiadają uprawnień na wykonywanie tych czynności we własnym zapleczu.
— dostaw urządzeń stacji obsługi samochodów i urządzeń naprawczych,
— regeneracji zespołów i podzespołów oraz części zamiennych,
b) resortowe zaplecze techniczne transportu samochodowego obejmujące obiekty stałe, prowizoryczne przenośne i przewoźne użytkowane dla potrzeb obsługowo-naprawczych taboru samochodowego i będące w posiadaniu jednostek organizacyjnych resortu; do zadań tego zaplecza należy wykonywanie:
— planowo-zapobiegawczych obsług technicznych i napraw bieżących pojazdów samochodowych,
— przeglądów gwarancyjnych i napraw reklamacyjnych nowych pojazdów samochodowych i po naprawie głównej, po uzyskaniu autoryzacji od uprawnionych zakładów zaplecza publicznego,
— napraw głównych tych pojazdów samochodowych, dla których poszczególne jednostki organizacyjne resortu nie uzyskają lokalizacji w zapleczu publicznym,
— regeneracji zespołów i części zamiennych w granicach gospodarczo uzasadnionych.

2. Formy organizacyjne resortowego zaplecza technicznego transportu powinny wynikać z docelowej organizacji transportu w resorcie, przy jednoczesnym zachowaniu zasad wynikających z programu rozwoju publicznego zaplecza motoryzacji.

Zgodnie z tym:
— należy dążyć do koncentracji zaplecza technicznego transportu w układzie rejonowym, przede wszystkim w ramach przedsiębiorstw transportowych i transportowo-sprzętowych,
— przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe posiadające oddziały i placówki terenowe obowiązuje przy tworzeniu, budowie nowych i prowadzeniu zajezdni samochodowych — stosowanie zasady wielostopniowej organizacji zaplecza technicznego transportu samochodowego zgodnie z § 5 ust. 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia.
— poszczególne ogniwa resortowego zaplecza technicznego transportu, w zakresie usług remontowych, powinna cechować wzajemna kooperacja i rozwijanie postępowych metod wykonawstwa napraw drogą wymiany zespołów oraz rozszerzenie kooperacji z zapleczem publicznym i członkami ogólnokrajowego porozumienia branżowego transportu samochodowego,
— w uzasadnionych przypadkach należy również stosować zasady wspólnego eksploatowania obiektów zaplecza technicznego uczestników porozumienia w transporcie samochodowym oraz kooperacji w zakresie wykorzystania tego zaplecza, zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 6 grudnia 1965 r. w sprawie wspólnego eksploatowania obiektów zaplecza technicznego uczestników porozumienia w transporcie samochodowym i rozwoju kooperacji w zakresie wykorzystania tego zaplecza (Mon. Pol. nr 69, poz. 401).

3. Rozróżnia się następujące podstawowe typy stałych obiektów zaplecza technicznego transportu (zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. wymienione we wstępie zarządzenia):

a) zajezdnie samochodowe typu I o minimalnym zakresie obsługowo-naprawczym obejmującym jedynie OC, mycie i czynności obsługowe nie wymagające specjalnego wyposażenia,
b) zajezdnie samochodowe typu II o ograniczonym zakresie obsługowo-naprawczym,
c) zajezdnie samochodowe typu III o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym.

Szczegółowy zakres czynności obsługowo-naprawczych wyżej wymienionych typów zajezdni samochodowych, podany jest w zarządzeniu nr 202 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 9 listopada 1964 r. w sprawie ustanowienia normatywu technicznego projektowania budownictwa zaplecza technicznego motoryzacji (Dz. Bud. z 1965 r. nr 1, poz. 1, zał. 4, tabl. I).

4. Rozróżnia się następujące inne rodzaje zaplecza technicznego transportu:
a) prowizoryczne zaplecze techniczne na placach budów,
b) przenośne zaplecze techniczne przedsiębiorstw transportowych i transportowo-sprzętowych, lokalizowane w miarę potrzeby w ośrodkach przejściowego nasilenia zadań transportowych,
c) ruchome (przewoźne) zaplecze techniczne — czołówki — czołówki warsztatowe, obsługujące tabor samochodowy zatrudniony w miejscach oddalonych od siedziby zaplecza stałego lub przenośnego.

5. Wybór odpowiedniego typu zajezdni lub innego rodzaju zaplecza wymienionego wyżej w pkt 4, zależy od ilości przechowywanych i obsługiwanych pojazdów samochodowych, czasokresu i koncentracji zadań transportu, od możliwości korzystania na danym terenie z usług innych form zaplecza technicznego transportu, należących do:
— jednostek podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych,
— jednostek kooperujących w ramach porozumienia branżowego w transporcie samochodowym,
— publicznego zaplecza technicznego motoryzacji.

6. W ramach resortu budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, zaplecze techniczne transportu, odpowiadające wyżej wymienionym zasadom posiadać mogą:
a) przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe,
b) zakłady transportu samochodowego,
c) gospodarstwa samochodowe.

IV Szczegółowe zasady organizacji resortowego zaplecza technicznego transportu samochodowego

1. Organizacja, tworzenie i budowa zaplecza technicznego powinny być oparte o Normatyw Techniczny Projektowania Budownictwa Zaplecza Technicznego Motoryzacji, podany w zarządzeniu Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych nr 202 z dnia 9 listopada 1964 r. wymienionym w dziale III ust. 3 oraz o przepisy zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia.

2. **Przedsiębiorstwa transportowe i transportowo-sprzętowe** mogą posiadać zajezdnie samochodowe wszystkich wyżej wymienionych trzech typów oraz inne rodzeje zaplecza, z tym że w rejonowym i wielostopniowym układzie zaplecza technicznego transportu występować powinny następujące jego ogniwa:
a) zaplecze centralne — baza matka, które odpowiadać powinno zajezdni samochodowej III typu, o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym; do zadań tego zaplecza należy:
— wykonywanie wszystkich obsług i napraw bieżących pojazdów samochodowych, garażujących bezpośrednio na terenie zajezdni,
— wykonywanie napraw wyższego rzędu pojazdów samochodowych znajdujących się na terenie pod opieką zajezdni niższych typów,
— wykonywanie napraw głównych pojazdów samochodowych, w przypadkach uzasadnionych niepokryciem potrzeb w tym zakresie przez zaplecze publiczne,
— świadczenie usług w zakresie przeglądów gwarancyjnych i napraw reklamacyjnych w uzasadnionych przypadkach i po uzyskaniu autoryzacji od uprawnionych zakładów zaplecza publicznego;
b) rejonowe zajezdnie samochodowe odpowiadać powinny zajezdniom samochodowym II typu o ograniczonym zakresie obsługowo-naprawczym, a w uzasadnionych przypadkach III typu o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym,
c) zajezdnie samochodowe I typu, o minimalnym zakresie, obejmujące jedynie OC, mycie i proste czynności obsługowe nie wymagające specjalnego wyposażnia, powinny być tworzone w miejscach skupienia większej ilości pojazdów samochodowych, z których ze względu na odległość, codzienny powrót do zajezdni rejonowej byłby ekonomicznie i eksploatacyjnie nieuzasadniony;
d) przenośne zaplecze obsługowo-naprawcze stosowane w ośrodkach okresowego nasilenia zadań transportowych; zakres obsługowo-naprawczy takiego zaplecza nie powinien być większy niż w zajezdniach samochodowych II typu,
e) ruchome (przewoźne) zaplecze techniczne, do zadań którego należy wykonywanie obsługi technicznej i napraw awaryjnych niewielkich zgrupowań pojazdów samochodowych, zatrudnionych doraźnie, w miejscach oddalonych od siedziby zaplecza stałego lub przenośnego.

3. **Zakłady transportu samochodowego** powinny posiadać zaplecze techniczne, odpowiadające zajezdni samochodowej II typu, a w wyjątkowych przypadkach III typu. Do zadań tego zaplecza należy wykonywanie planowo-zapobiegawczych obsług technicznych i napraw bieżących.

4. **Gospodarstwa samochodowe** powinny posiadać zaplecze techniczne, odpowiadające zajezdni samochodowej I typu, a w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach II typu.

Do zadań tego zaplecza należy wykonywanie prostych czynności obsługowo-naprawczych, nie wymagających specjalnego wyposażenia.

5. **Transport niezorganizowany** — Obsługa techniczna pojazdów samochodowych powinna być prowadzona w zasadzie przez inne ogniwa zaplecza remontowego danego przedsiębiorstwa lub przez zaplecze przedsiębiorstw transportowych resortu, lub zaplecza publiczne. Obsługi techniczne i naprawy wyższych rzędów powinny być świadczone przez zaplecze publiczne lub w miarę istniejących możliwości przez odpowiednie ogniwa zazaplecza technicznego branżowego przedsiębiorstw transportowych budownictwa.

6. Przy stosowaniu zasady wielostopniowej organizacji zaplecza technicznego transportu należy przyjąć, że pojazdy samochodowe zgrupowane w zajezdniach niższych typów, obsługiwane będą w zakresie przekraczającym ich program obsługowo-naprawczy, przez zajezdnie typów wyższych.

7. Liczba stanowisk obsługowo-naprawczych dla poszczególnych obiektów zaplecza technicznego transportu powinna się mieścić w granicach podanych w tabeli nr 1, stanowiącej załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia. Dokładna liczba tych stanowisk powinna być przyjęta na podstawie pracochłonności obliczonych według zasad podanych w załączniku nr 2 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1963 r. wymienionego w dziale III ust. 1.

8. Przy obliczaniu ilości stanowisk obsługowo-naprawczych obiektów zaplecza technicznego stanowiących ogniwa w wielostopniowej organizacji zaplecza transportu resortu, należy uwzględnić w zajezdniach samochodowych wyższych typów, pojazdy samochodowe dojeżdżające na obsługi i naprawy z zajezdni niższych typów, stosując współczynniki korygujące, podane w tabeli nr 2, stanowiącej załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. wymienionego we wstępie zarządzenia.

9. Przy organizowaniu i budowie nowych obiektów zaplecza technicznego przedsiębiorstw transportowych i transportowo-sprzętowych, szczególnie należy uwzględniać:
— możliwości dalszej rozbudowy, a w związku z tym odpowiednie lokalizacje i rezerwy terenu w działkach,
— możliwość przejścia po rozbudowie z niższego ogniwa zaplecza (z niższego typu zajezdni samochodowej) na wyższe,
— zaplecze techniczne zakładów transportu samochodowego (zwłaszcza w przemyśle materiałów budowlanych), powinny stanowić w miarę możliwości obiekty wydzielone z całości zaplecza ogólnego danego przedsiębiorstwa, w celu stworzenia możliwości ewentualnej zmiany podporządkowania za-

plecza transportu i włączenia go do rejonowego zaplecza branżowych przedsiębiorstw transportowych budownictwa.

10. Przekazywanie obiektów zaplecza technicznego transportu z jednostek organizacyjnych, które w myśl niniejszego zarządzenia zobowiązane są do likwidacji własnych środków transportu (§ 4 niniejszego zarządzenia), powinno odbywać się w przypadkach stwierdzenia dalszej przydatności tych obiektów w nowej organizacji zaplecza technicznego transportu i gdy istnieje, z uwagi na ewentualne adaptacje, ekonomiczne uzasadnienie takiego przekazania.

43.

PISMO OKÓLNE NR 24

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 30 kwietnia 1966 r.

w sprawie zezwolenia na odstąpienie od postanowień Polskiej Normy

(znak: TE3-0/0525/66)

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o normalizacji (Dz. U. nr 53, poz. 298) zostało udzielone przez Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego pismem z dnia 16 kwietnia 1966 r. znak: DT4-034-81 zezwolenie na odstąpienie od postanowień Polskiej Normy PN-63/G-79000 „Butelki do artykułów spożywczych. Wymagania techniczne", w zakresie punktu 3.3, polegające na dopuszczeniu w pierwszym i czwartym kwartale roku, w przypadku braku wagonów krytych, przewozu butelek w wagonach otwartych (węglarkach), pod warunkiem dodatkowego zabezpieczenia butelek opończami lub w inny sposób chroniący przed ujemnymi wpływami atmosferycznymi.

Zezwolenie dotyczy przewozu butelek nowych oraz pochodzących ze skupu i ważne jest do dnia 31 grudnia 1969 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
w z. **S. Downarowicz**

KOMUNIKAT II

Zostały wydane, a nie są ogłoszone w Dzienniku Urzędowym następujące akty normatywne:

Zarządzenia Ministra:

1. nr 88 z 23.IV.66 r. znak: OR5-033/B-22/66 w sprawie zmian organizacyjnych i zmiany siedziby Biura Projektów Budownictwa Ogólnego w Gorzowie Wielkopolskim;
2. nr 91 z 28.IV.66 r. znak: NC-5/66 w sprawie powołania Komisji Cenników Projektowych.

Okólniki Ministra:

3. nr 10 z 30.IV.66 r. znak ZP1/1126/66 w sprawie zasad wydawania deputatów węglowych;
4. nr 11 z 5.V.66 r. znak: ZP2/66 w sprawie ustalenia wysokości przejściowego dodatku mieszkaniowego.

Pisma okólne Ministerstwa:

5. nr 25 z 4.V.66 r. znak: ZP1/731/66 w sprawie obowiązków zakładów pracy w zakresie kontroli społecznej nad zakładami przemysłowej służby zdrowia;
6. nr 26 z 9.V.66 r. znak: ZP3/66 w sprawie zasad wynagradzania pracowników umysłowych zatrudnionych w przedsiębiorstwach przemysłu ceramiki budowlanej i przemysłu materiałów budowlanych wapienno-piaskowych.

WARUNKI PRENUMERATY

Dziennika Urzędowego Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych na rok 1966.

Prenumerata roczna zł 42.— zamówienia na prenumeratę należy zgłaszać w **Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23,** wpłacając na jej konto w PKO Warszawa nr 1-6-100020. Wpłata gwarantuje otrzymanie wszystkich numerów, które ukażą się w roku 1966. Na blankiecie należy zaznaczyć tytuł wydawnictwa i ilość zamawianych egzemplarzy. Dziennik Urzędowy MBiPMB za lata ubiegłe (roczniki niekompletne) jest do nabycia w księgarni „Dom Książki", Warszawa, ul. Marchlewskiego 72, w godz. od 11—19, tel. 31-69-81. Powyższa księgarnia realizuje również zamówienia pisemne.

Wpłaty na prenumeratę przyjmują również wszystkie Oddziały i Delegatury „Ruch" na terenie całego kraju.

Redakcja
MINISTERSTWO BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH, Departament Organizacji,
Warszawa, ul. Wspólna 2, tel. 21-05 w. 585
Administracja i Wydawca:
OŚRODEK INFORMACJI TECHNICZNEJ I EKONOMICZNEJ W BUDOWNICTWIE.
Warszawa, ul. Senatorska 27, tel. bezp. 27-09-75.

Zakł. Graf. „Tamka". Zakł. nr 1, W-wa. Zam. 891/66. M-73. Cena zł 2,—